

08.1.

Personas formadas y capaces

Personas formadas y capaces

8.1.1. El tema

Esta Área estratégica pretende abordar la mejora del comportamiento y la seguridad de las personas usuarias mediante la formación y educación viales, y el aseguramiento de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir.

Se mantiene la distinción tradicional entre formación vial, que comprende el proceso de capacitación formal y reglado en el ámbito del tráfico y la seguridad vial; y educación vial, que incluye actividades no regladas en este ámbito. De acuerdo con esta distinción, los cursos de conducción segura para personas que ya disponen de un permiso de conducción se consideran una actividad de formación vial, mientras que la enseñanza en la educación obligatoria, aunque incluida en el currículo escolar, se considera una actividad de educación vial.

El aseguramiento de condiciones psicofísicas adecuadas se entiende en un sentido amplio, e incluye no solo la verificación de dichas condiciones psicofísicas en Centros de Reconocimiento de Conductores, sino también las actuaciones generales en el ámbito de la salud.

Las actuaciones de formación que ofrecen a las personas trabajadoras las Administraciones y empresas están incluidas en el Área estratégica "Administraciones, empresas y organizaciones seguras".

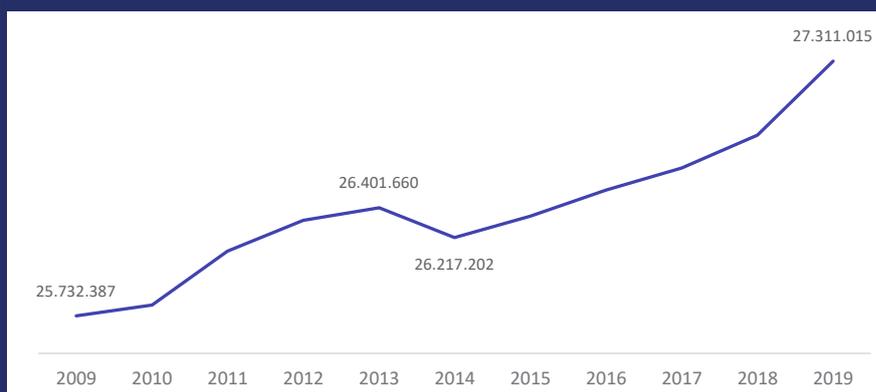
8.1.2. Los datos

Censo de conductores

En el año 2019 había en España 27,3 millones de personas que disponían de un permiso de conducción vigente, cifra que se ha ido incrementando durante los últimos años (Figura 24). En el año 2019 obtuvieron su permiso más de 680.000 personas.

Evolución del censo de personas con permiso de conducción. España, 2009-2019

Figura 24.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La tabla siguiente muestra la evolución del porcentaje de personas que poseen permiso de conducción dentro de cada franja de edad, y su evolución a lo largo de los últimos años. Se observa una disminución del porcentaje de personas que disponen de permiso en la franja de 15 a 24 años, lo cual concuerda con la creciente preferencia en esta franja de edad por nuevas formas de movilidad, especialmente en el ámbito urbano. Sin embargo, en todas las franjas de edad siguientes el porcentaje de personas con permiso ha ido aumentando, en mayor proporción en las franjas de edad más altas.

Porcentaje de personas con permiso de conducción por franjas de edad, 2009-2019

Tabla 13.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variación 2019/2009
15 a 24 años	49%	47%	46%	45%	43%	42%	41%	40%	38%	37%	37%	-12%
25 a 64 años	76%	76%	77%	77%	78%	78%	79%	80%	80%	80%	81%	5%
65 a 69 años	59%	56%	59%	60%	60%	59%	61%	63%	65%	66%	69%	10%
70 a 74 años	40%	45%	44%	48%	52%	53%	51%	54%	54%	55%	56%	16%
Más de 74 años	26%	26%	28%	30%	31%	28%	29%	29%	30%	32%	33%	7%

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

08.1.

Personas formadas y capaces

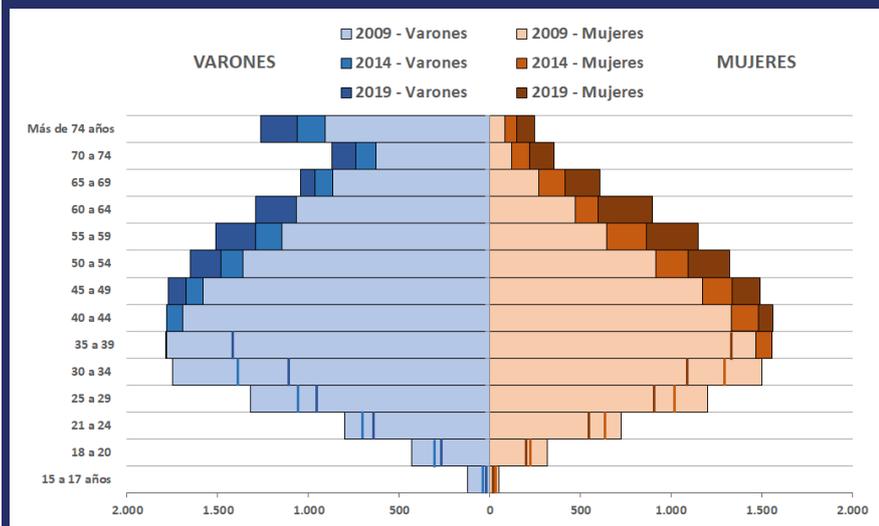
08.1.

Personas formadas y capaces

Este incremento en las franjas de edad más altas se debe principalmente al envejecimiento de la población durante los últimos años, que se refleja en un envejecimiento progresivo de la población conductora, tal como recoge la Figura 25.

Censo de personas con permiso de conducción por sexo y edad. España, 2009-2014-2019 (miles de conductores).

Figura 25.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Se pueden destacar los siguientes datos respecto a la distribución y evolución del censo:

- Las personas conductoras menores de 35 años han ido en progresivo descenso durante los últimos años, mientras que las mayores de 45 años han ido en ascenso.
- En todos los años del censo y en todas las franjas de edad, el número de hombres con permiso es superior al de mujeres, aunque la distribución ha ido equilibrándose durante las últimas décadas, llegando en 2019 a los valores de la Figura 26
- Además, es significativo que, en el caso de los hombres, los mayores de 64 años se concentran mayoritariamente en la franja de más de 74 años.

Distribución de personas con permiso de conducción por sexo (en %). España, 2019

Figura 26.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

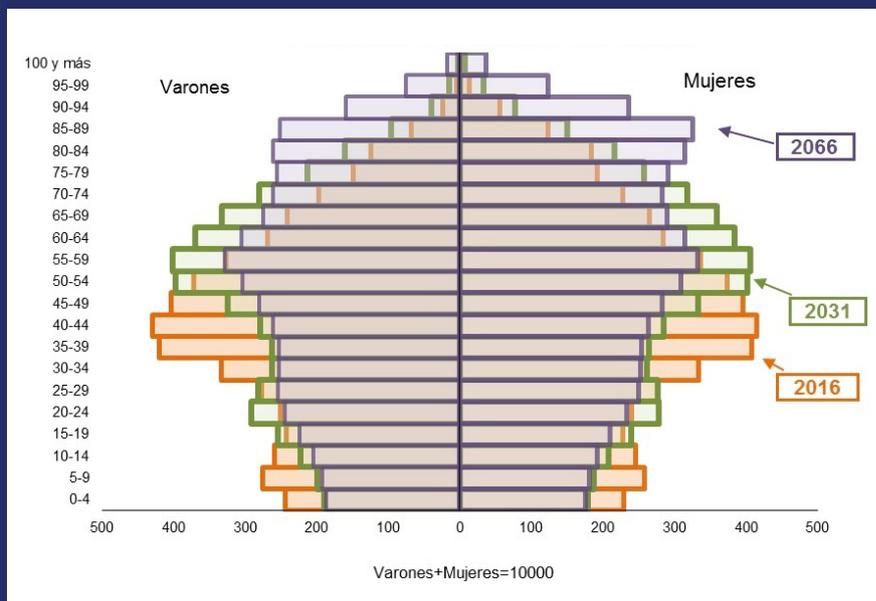
En cualquier caso, en un momento en que las proyecciones de población apuntan hacia un aumento de la población de personas mayores en los próximos años (Figura 27), esa proyección se trasladará también al censo de conductores.

08.1.

Personas formadas y capaces

Pirámides de población. España, 2016 y proyecciones para 2031 y 2066

Figura 27.



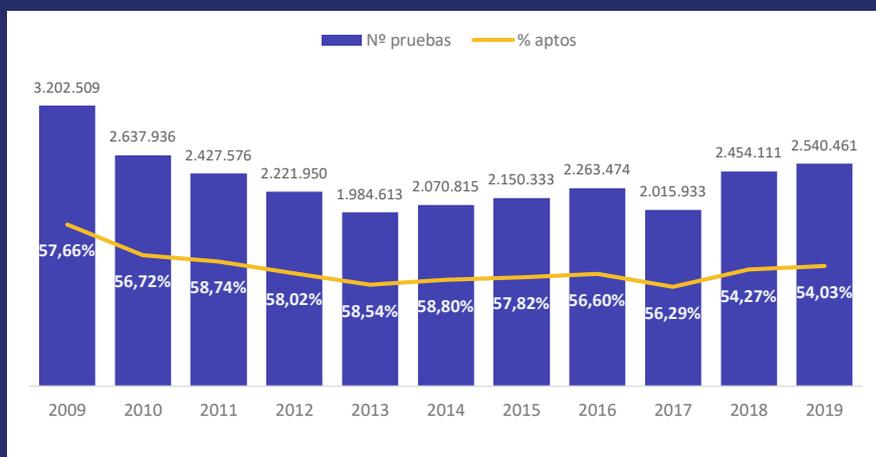
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Censo de conductores

En cuanto a la realización global de pruebas para el acceso al permiso de conducción (teóricos comunes y específicos; destreza; circulación), ha habido un incremento durante los últimos años.

Evolución del número de pruebas realizadas y porcentaje de personas aptas. 2009-2019

Figura 28.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

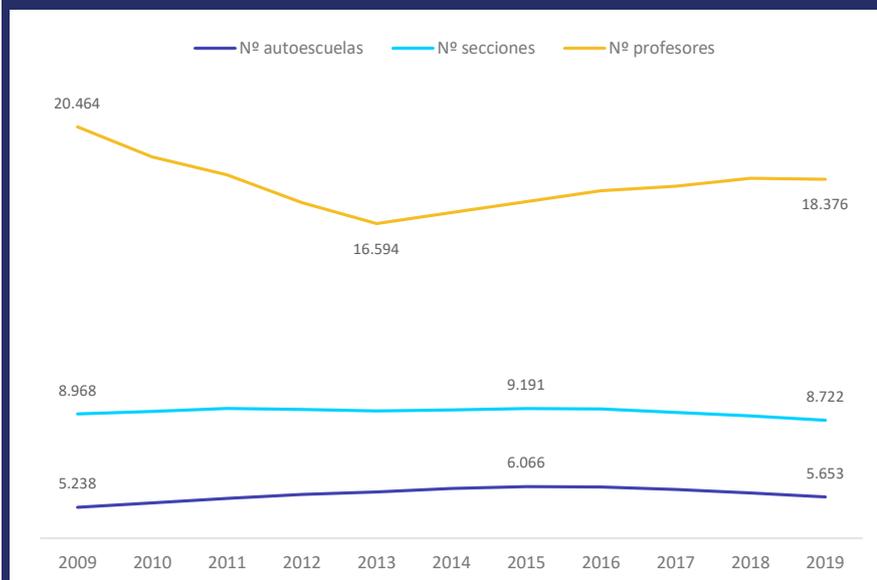
08.1.

Personas formadas y capaces

La evolución del sector de la formación vial se ha caracterizado durante los últimos años por un aumento del número de profesores y un ligero descenso en el número de escuelas y secciones.

Evolución del número de autoescuelas, secciones y profesores. España, 2009-2019

Figura 29.

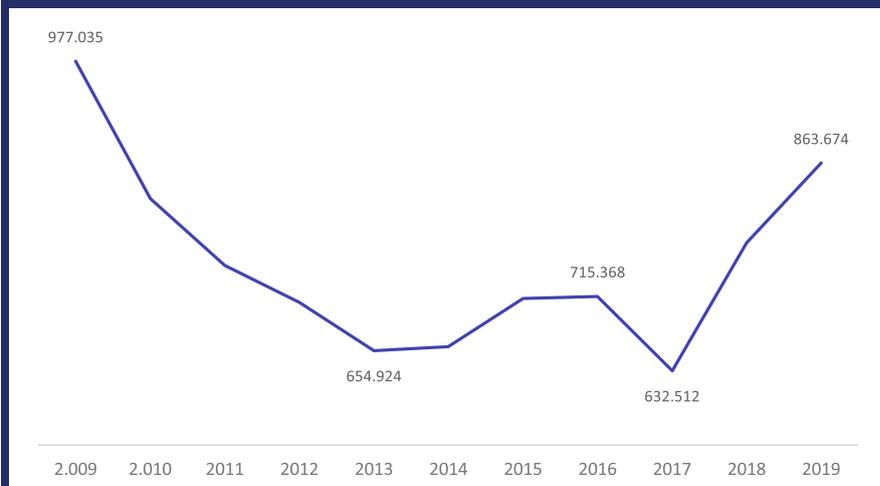


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La evolución en el número de expediciones de permisos es ligeramente positiva en los últimos años; mientras tanto, el número de revisiones de permisos realizadas se sitúa en unos 2,5 millones, después de una discontinuidad en la serie en 2015 producida por los cambios en los periodos de vigencia introducidos en la modificación del Reglamento General de Conductores de 2009.

Evolución del número total de expediciones de permisos. España, 2009-2019

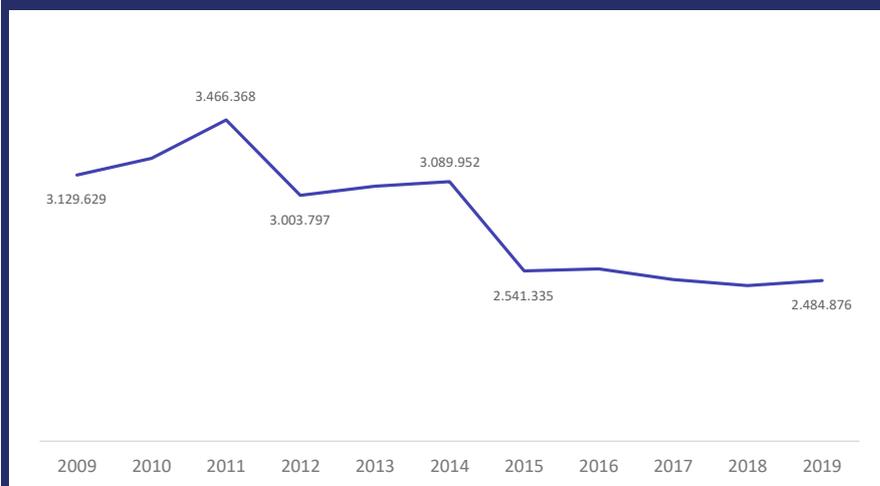
Figura 30.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Evolución del número total de renovaciones de permisos. España, 2009-2019

Figura 31.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Los permisos más demandados en España son los de la clase B, que permiten la conducción de turismos y vehículos ligeros, y de la clase A2, que permiten conducir motocicletas con potencia de hasta 35 kw (48 CV). Los permisos expedidos con menor frecuencia son los de la clase D, que autorizan a conducir vehículos diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor.

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

Distribución por clases de los permisos expedidos. España, 2019

Figura 32.

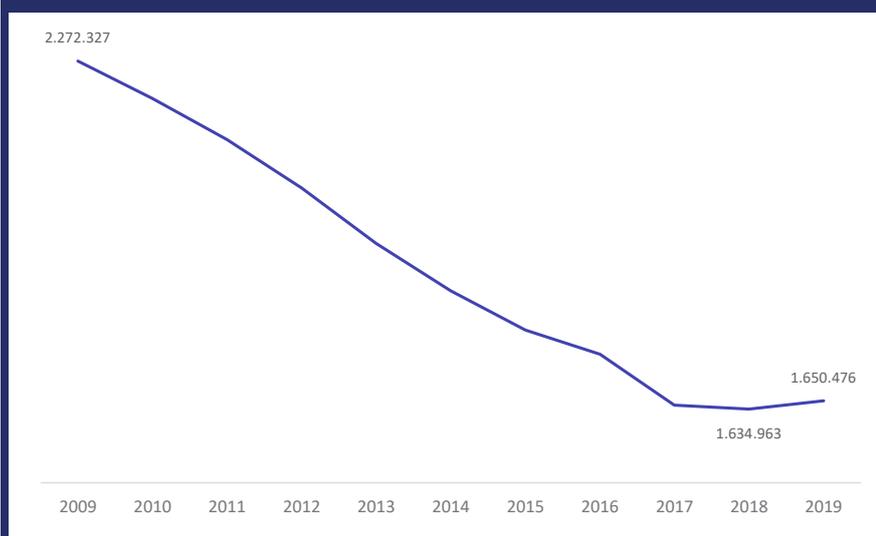


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Desde el año 2012 y hasta el año 2019 el número de nuevos permisos ha disminuido en un 19,1% en el grupo de personas con una edad comprendida entre los 18 y los 24 años.

Evolución del número de nuevos permisos. Personas de 18 a 24 años. 2009-2019

Figura 33.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

8.1.3. El contexto

En el ámbito de la formación vial, los dos grandes aspectos que se tratan en esta Estrategia son, por un lado, la calidad en el proceso de obtención del permiso de conducción, y, por otro, la oferta formativa reglada a las personas que ya disponen de permiso.

En relación con la obtención del permiso, ha habido un intenso debate en España durante los últimos años sobre la conveniencia de introducir un número mínimo de horas de formación presencial obligatoria, cuyo fin sería concienciar a las personas aspirantes sobre los principales factores de riesgo e inculcar valores asociados a la movilidad segura. A esta pregunta se ha tratado de dar respuesta en un momento de uso creciente de

las nuevas tecnologías en nuestra sociedad, particularmente entre las personas jóvenes, que aprovechan en mayor medida la digitalización. Esta combinación de factores —la necesidad de concienciar y las bondades y desventajas de los diferentes modelos para hacerlo— ha abierto otras dos cuestiones: la primera, las posibles restricciones de acceso al mercado que supondría para algunas escuelas particulares de conductores una presencialidad obligatoria; la segunda, si la transmisión de valores a la persona aspirante es igual de efectiva en los modelos presencial y telemático.

Al debate anterior, relativamente reciente en España, debemos sumar dos propuestas que han estado en las agendas de muchos gobiernos durante más tiempo: el acceso gradual al permiso y la conducción acompañada. El primer sistema se basa en el principio de que el acceso pleno a la conducción de un determinado tipo de vehículos será más seguro si la persona se enfrenta a los diferentes riesgos viales de una manera progresiva —por ejemplo, restringiendo inicialmente la conducción nocturna—. La conducción acompañada, por su parte, tiene como objetivo que la persona acumule durante el proceso formativo la mayor experiencia posible, en términos de tiempo de conducción y de kilómetros recorridos. El modelo de conducción acompañada ya se propuso en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aunque no ha llegado a implementarse.

En el momento de elaborar esta Estrategia, todas las cuestiones mencionadas en los párrafos anteriores están sobre la mesa. En España, la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Ref. 5) ha propiciado el debate sobre una formación mínima obligatoria. En Europa, la Comisión va a aprovechar la revisión de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción para tratar no solo este tema, sino también el posible marco regulatorio del acceso gradual y la conducción acompañada. A esto debemos añadir la resolución del Parlamento Europeo de 6 de octubre de 2021 (Ref. 53), que ofrece las siguientes recomendaciones sobre formación vial:

- Actualizar la Directiva respecto a los nuevos avances tecnológicos en materia de vehículos e infraestructuras y automatización de los vehículos.
- Estudiar la posibilidad de incluir en la próxima revisión de la Directiva la matriz de objetivos para la educación de los conductores, compuesta de tres categorías: conocimientos y capacidades, factores que aumentan el riesgo y autoevaluación.
- Introducir un sistema gradual para la obtención del permiso de conducción que anime a los conductores principiantes a adquirir más experiencia en capacidades de orden superior, como el tráfico a la vista, la autoevaluación y la percepción del riesgo, y a limitar ciertas actividades de alto riesgo como la conducción de noche y con pasajeros.

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

- Tener en cuenta las necesidades en materia de movilidad de las personas que viven en zonas alejadas y con un acceso limitado al transporte público.
- Armonizar en mayor medida las normas mínimas para los instructores de conducción, incluyendo formación periódica, formación en percepción del riesgo, educación mínima más estricta y capacidades de comunicación.
- Evaluar la posibilidad de convertir en obligatorios la formación y los exámenes teóricos y prácticos para obtener el permiso de conducción para todas las categorías de vehículos de motor de dos ruedas.

Cabe destacar que la última recomendación plantea en España la necesidad de evaluar el modelo actual de acceso al permiso A1 por parte de las personas con permiso B con más de 3 años de antigüedad; un modelo de acceso automático sin exigencia de formación ni de examen.

En definitiva, el debate sobre el modelo formativo no es solo español, sino europeo. Las actuaciones que se realicen durante la vigencia de la Estrategia deberán tener en cuenta la revisión de la Directiva europea, en la que España participa activamente, y el intercambio de buenas prácticas y evidencias entre los países europeos.

El acceso al permiso de conducción conlleva también cuestiones de equidad. Por un lado, equidad económica: como señala la resolución del Parlamento Europeo, el automóvil sigue siendo para muchas personas un medio para lograr la inclusión social y laboral. De esta forma, el acceso al permiso se configura en bastantes ocasiones como un instrumento a favor de la integración de personas migrantes o en riesgo de exclusión social. También desempeña un papel importante en favor de la igualdad de género, ya que acceso al permiso, y por tanto al uso de un vehículo propio, supone una mayor libertad e independencia en la movilidad.

Y por otro, equidad en términos de capacidades, ya que muchas personas con discapacidades intelectuales y físicas se enfrentan a dificultades para superar la prueba teórica o conseguir un vehículo con todas las adaptaciones necesarias. Esta Estrategia debe tratar de dar respuesta a estas situaciones y garantizar los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

En cuanto a la oferta formativa a personas que ya disponen de permiso, existe consenso en España en torno a los denominados cursos de conducción segura y eficiente bonificados con puntos. La reciente reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Ref. 5) ha regulado estos cursos y abierto la puerta a que, mediante orden ministerial, se desarrollen los diferentes cursos temáticos. La Dirección General de Tráfico ya ha establecido el modelo de certificación de cursos para los centros de formación interesados y está

desarrollando los contenidos de los cursos sobre conducción de motocicletas y turismos. Estos contenidos tendrán en cuenta las recomendaciones de expertos y organismos internacionales (Ref. 4), que señalan la importancia de actuar sobre la percepción de los riesgos y no sólo sobre las destrezas técnicas en el manejo de los vehículos.

Esta Estrategia debe también asegurar que las personas que utilizan las vías públicas lo hagan en las mejores condiciones psicofísicas posibles. Los actuales periodos de vigencia de los distintos tipos de permisos de conducir están regulados en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Para los conductores del grupo 1 (ciclomotores, motocicletas, turismos) este Real Decreto supuso en general una ampliación de los periodos de vigencia, de acuerdo con el siguiente esquema:

- antes: diez años hasta los 45 años, cinco años hasta los 70 y dos años a partir de esta edad;
- después: diez años hasta los 64 años y cinco años desde los 65 años.

Transcurridos más de diez años desde la entrada en vigor de estos cambios, es necesario evaluar su impacto y analizar la conveniencia de revisar los periodos de vigencia.

En cualquier caso, la aproximación a las condiciones psicofísicas de las personas debe ser amplia, e incluir tanto las revisiones en los Centros de Reconocimiento de Conductores como las actuaciones desde el ámbito de la salud. En particular, se considera prioritario consolidar, durante la vigencia de la Estrategia, la atención terapéutica a las personas reincidentes por consumo de alcohol y otras drogas. La combinación de sanción e intervención sanitaria debe contribuir a reducir el impacto sobre la siniestralidad mortal y grave de estas sustancias, que en nuestro país sigue en niveles preocupantes.

Por otra parte, en lo que se refiere a la educación vial, ésta se encuentra actualmente ante un cambio de paradigma, motivado por la creciente importancia de los medios de movilidad activa —particularmente, la bicicleta—, y la irrupción de nuevas formas de movilidad —vehículos de movilidad personal—. No se debe olvidar la importancia que estas formas de desplazarse tienen para facilitar el acceso a la movilidad de muchas personas. Pero este acceso debe ir acompañado de una oferta educativa que permita adquirir conocimientos y destrezas básicas, así como conciencia de los riesgos asociados a unos medios de transporte particularmente vulnerables. De acuerdo con los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, más de un 30% de las personas usuarias de bicicleta mayores de 18 años víctimas en vías urbanas carecen de permiso de conducción. Un número creciente de países cuenta ya con diferentes modelos de formación voluntaria para personas usuarias de bicicletas y vehículos de movilidad personal. El objetivo último es asegurar un nivel mínimo de educación vial en todos los colectivos, así

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

como, en paralelo, una mayor especialización de los formadores y monitores.

La seguridad de los peatones y de las personas usuarias de bicicleta o de vehículos de movilidad personal exige también actuar sobre las que son conductoras de los vehículos motorizados, potenciando en las actuaciones de formación y concienciación la transmisión de los valores de convivencia segura.

Finalmente, especial importancia tienen los menores de edad, protagonistas en muchos informes y recomendaciones internacionales, a quienes se debe inculcar valores sobre una movilidad activa segura y saludable. La implantación de contenidos formativos en la educación primaria y secundaria y la extensión de proyectos de camino escolar seguro son dos prioridades de esta Estrategia.

8.1.4. La visión

En el año 2030, todas las personas que participan en la movilidad son plenamente conscientes de sus riesgos y actúan de acuerdo con los valores de una movilidad segura y sostenible desde la responsabilidad, el respeto al resto de personas y el conocimiento y cumplimiento de las normas.

Todas las personas reciben durante la infancia y la adolescencia una educación vial básica, orientada a la responsabilidad y el fomento de la movilidad activa, todas las personas tienen acceso al permiso de forma equitativa e igualitaria, y todas las personas conductoras poseen los conocimientos, la sensibilización y las condiciones psicofísicas aptas para circular por vías públicas de forma segura.

Esta visión se concreta en lo siguiente:

- Todos los alumnos y alumnas de educación primaria y secundaria reciben una educación vial básica, orientada, en particular, a los desplazamientos seguros a pie y en bicicleta. Muchos de ellos ejercitan la movilidad activa utilizando caminos escolares seguros.
- Todas las personas conocen los principales cambios en la normativa de tráfico y seguridad vial, son conscientes del impacto de los siniestros viales y sus principales factores de riesgo y actúan de acuerdo con los valores de una movilidad segura y sostenible.
- Todas las personas que acceden al permiso de conducción conocen los principales factores de riesgo, comprenden la importancia de las normas para reducir los siniestros y sus consecuencias y reciben una formación teórica y práctica orientada a las características y los factores de riesgo específicos de cada tipo de vehículo.

- Se garantiza el acceso al permiso de conducción de las personas con discapacidades intelectuales y físicas que tengan las aptitudes psicofísicas necesarias para la conducción conforme el Anexo IV del Reglamento General de Conductores; así como a los jóvenes y a las personas con rentas bajas.
- Todas las personas usuarias de bicicleta y de vehículos de movilidad personal tienen acceso a una oferta de educación vial básica, que les permita conocer sus riesgos específicos.
- Todas las personas conductoras tienen unas condiciones psicofísicas aptas para circular por vías públicas.
- Todas las personas conductoras, independientemente de su nivel de experiencia, tienen acceso a una oferta de cursos de conducción segura y eficiente para reciclar conocimientos básicos, comprender los principales factores de riesgo y conocer el papel de las nuevas tecnologías y sistemas de seguridad.
- Todas las personas que participan en cursos de sensibilización y reeducación vial adquieren conciencia de los riesgos asociados a las principales conductas de riesgo y modifican de manera efectiva su comportamiento.
- El tratamiento terapéutico de las adicciones está integrado en las políticas para evitar la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y otras drogas.
- Las escuelas particulares de conductores, los centros de formación y los Centros de Reconocimiento de Conductores operan con los máximos niveles de calidad.

8.1.5. Las Líneas de actuación

Para dar respuesta a los problemas planteados en los apartados anteriores, o mitigar sus consecuencias, desde el enfoque del Sistema Seguro, se propone actuar dentro de las siguientes Líneas de actuación:

Introducir la educación vial en educación primaria, educación secundaria y bachillerato

La promoción de los valores de una movilidad activa, saludable, segura y sostenible es prioritaria especialmente entre los colectivos más jóvenes. Para conseguir consolidar estos valores en la sociedad española es imprescindible, además, fomentar la educación vial en la educación primaria y secundaria y el bachillerato. Los instrumentos que se disponen para ello son la inclusión de la educación vial en el currículo escolar, la extensión de los caminos escolares seguros y las actuaciones de concienciación en los centros escolares.

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

Con esta Estrategia se debe consolidar, en colaboración con las autoridades competentes, la educación vial en la educación primaria y secundaria. Para lograrlo será necesario:

- introducir en el currículo escolar el aprendizaje a ir en bicicleta, dentro en la asignatura de educación física;
- elaborar el manual para los formadores;
- realizar un seguimiento continuo de la implantación, con el Ministerio de Educación y Formación Profesional, las Comunidades Autónomas y los propios centros escolares.

Se continuará con la extensión de los caminos escolares seguros, con objeto de promover los valores de una movilidad activa, saludable, segura y sostenible. El principal instrumento en este ámbito continuará siendo el proyecto europeo STARS, coordinado por la Dirección General de Tráfico y con la implicación de las autoridades educativas y los centros escolares. Además, mediante el trabajo conjunto entre el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Educación y Formación Profesional y la FEMP, se está elaborando una guía dirigida a la implementación de rutas seguras y saludables a la escuela, caminando y en bicicleta. Se continuarán promoviendo las actuaciones de concienciación que actualmente llevan a cabo los coordinadores de educación vial de las Jefaturas provinciales de tráfico, policías de tráfico, entidades privadas y entidades sin ánimo de lucro representativas de las víctimas de tráfico, incluyendo actuaciones o recursos online. El Centro Superior de Educación Vial, ubicado en Salamanca, a través de sus medios y recursos, contribuirá con el desarrollo y la gestión de la estrategia de educación vial.

Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción

El marco para la mejora del acceso al permiso de conducción es la revisión de la normativa europea y el intercambio de buenas prácticas entre los Estados Miembros. Los contenidos de la formación y las pruebas de acceso al permiso deben tener en cuenta, junto con la seguridad vial, los valores de movilidad sostenible y de convivencia segura con otros medios y colectivos —peatones y personas usuarias de bicicleta o de vehículos de movilidad personal—. Además, las pruebas deben adaptarse a la evolución tecnológica, ya sea en el ámbito de seguridad de los vehículos nuevos, como en el de la accesibilidad, poniendo especial interés en aquellos colectivos que presentan alguna discapacidad o necesidad concretas.

El modelo de obtención del permiso de conducción será evaluado en el marco de la revisión de la Directiva Europea 2006/126/CE, incluyendo aspectos como la formación mínima obligatoria, el acceso gradual, la conducción acompañada y la capacitación del personal examinador.

En el ámbito de los permisos de conducción, se evaluará la necesidad de modificar el acceso al permiso de conducción A1 por parte de personas con permiso B y 3 años de antigüedad. Para ello, se realizará un estudio de riesgos, aptitudes y conocimientos que concluya con recomendaciones específicas en este ámbito. Por otro lado, se analizará, en el marco que proporcione la revisión de la Directiva Europea 2006/126/CE de permisos de conducción, la posible introducción del permiso B1, definido actualmente como opcional. Este permiso habilitaría para conducir cuadríciclos con motor con una velocidad de al menos 60 km/h, que hasta el momento solo pueden conducirse con permiso B.

Desde la Dirección General de Tráfico se crearán varios grupos de trabajo, contando con personal externo, expertos en formación, para el desarrollo de un plan tipo formativo que recoja los ítems formativos que deben abordarse desde las escuelas particulares de conductores para garantizar una formación completa de los aspirantes a la obtención de los permisos de conducción.

Se continuará la mejora de las pruebas teóricas y prácticas. En las primeras, se extenderá la prueba por ordenador a todos los centros desplazados y se introducirán vídeos y otros contenidos de percepción del riesgo. En las segundas, se revisarán las maniobras exigidas en las pruebas de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado para adaptarlas a las exigencias de los nuevos vehículos y nuevas tendencias de movilidad, y se valorará la implantación del modelo de evaluación global en las pruebas de circulación en vías abiertas, utilizado en muchos países, de acuerdo con el cual el resultado de la prueba no depende tanto del cómputo de faltas como de una valoración de la calidad global de la prueba y la seguridad de la conducción de la persona aspirante. Ambas pruebas, teórica y práctica, serán adaptadas a la evolución tecnológica, en particular, a los numerosos sistemas de seguridad que serán obligatorios en los vehículos nuevos a partir de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/2144.

En el ámbito de la accesibilidad, se incorporarán sistemas específicos para personas con discapacidad intelectual y para personas con dificultades específicas de aprendizaje, y se introducirán nuevos medios tecnológicos en la valoración de las adaptaciones necesarias por parte de personas con movilidad reducida, con objeto de simplificar el proceso de obtención del permiso y reducir el coste que supone para estas personas acceder a la conducción.

Por último, en el ámbito del acceso al permiso de conducción, la Dirección General de Tráfico valorará, en función de la disponibilidad presupuestaria, la viabilidad de conceder ayudas económicas destinadas a facilitar el acceso al permiso de conducción a jóvenes, supeditadas al cumplimiento de determinados requisitos socioeconómicos. Estas ayudas se ejecutarán a través de las escuelas particulares de conductores.

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos

El cambio en los hábitos de movilidad, particularmente en las ciudades, hace prioritario el aseguramiento de una oferta de educación vial adecuada para todas aquellas personas usuarias de vehículos para cuya conducción no es necesario obtener un permiso de conducción, tales como bicicletas o vehículos de movilidad personal, así como para los peatones. Y dentro de todos estos colectivos en particular las personas mayores de 64 años. Durante los próximos años se espera un incremento de la movilidad activa y de vehículos de movilidad personal, que obligará a realizar una evaluación continua de los riesgos específicos de estos medios de movilidad y de las mejores intervenciones educativas para reducir dichos riesgos. Se trata de un ámbito prioritario para todos los países europeos, por lo que el intercambio de buenas prácticas y evidencias desempeñará un papel importante.

Las actuaciones en esta línea estratégica distinguirán al menos los siguientes colectivos:

- formadores y monitores de conducción de bicicletas y vehículos de movilidad personal,
- policías locales,
- profesionales de la distribución (como los denominados riders),
- población general de personas usuarias.

Las metodologías que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico serán fundamentalmente online, si bien con ello se espera promover las actuaciones educativas por parte de terceros — monitores, empresas—.

También debe prestarse atención a las personas mayores de 64 años que caminan o utilizan la bicicleta que así lo requieran, según sus capacidades funcionales, ofreciendo programas de formación específicos, así como capacitación a los monitores que trabajan con este colectivo.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

Los esfuerzos de comunicación y concienciación de los valores de la movilidad segura y sostenible deben ir encaminados hacia la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso social necesario para lograr reducciones sostenidas de la siniestralidad vial. Para conseguirlo, se utilizarán tanto canales de comunicación tradicionales como otros más modernos, siendo de especial interés la interacción en las redes sociales y la colaboración con prestadores de servicios de movilidad.

Las actuaciones concretas de comunicación y concienciación que se realicen en el marco de esta Estrategia tendrán por

objeto general promover los valores de una movilidad segura y sostenible, la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso social necesario para lograr reducciones sostenidas de la siniestralidad vial. Se buscarán alianzas con otras Administraciones y con la sociedad civil.

La política de comunicación debe aprovechar nuevos canales de comunicación. Así, junto con las campañas en medios audiovisuales y escritos, radio e internet, se continuará potenciando la actividad en redes sociales y se colaborará con prestadores de servicios de movilidad y otras entidades para la transmisión de mensajes de movilidad segura —denominados “píldoras formativas”— a través de aplicaciones de movilidad compartida o de servicios de reparto. Se potenciará también la comunicación de mensajes por parte de todas las entidades colaboradoras de la Dirección General de Tráfico.

Se continuarán realizando campañas de comunicación y concienciación sobre los colectivos y factores de riesgo específicos, y se potenciará el papel de entidades representativas de los distintos colectivos de usuarios como prescriptores de comportamientos seguros.

Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción

Se garantizará la oferta formativa a personas que ya tienen un permiso de conducción. Este tipo de formación continua se impartirá en los centros de formación que participen en el sistema de certificación que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico.

En concreto, se implantará el modelo de cursos de conducción segura bonificados con puntos. Los primeros cursos que se pongan en marcha estarán destinados a las personas conductoras de motocicletas y turismos. Se evaluará de manera continua la necesidad de nuevos cursos. Los centros de formación que deseen impartir estos cursos deberán obtener la correspondiente certificación (que se otorgará a los cursos, no a los centros), siguiendo el sistema establecido por la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación.

Asimismo, se evaluará el impacto de estos cursos sobre el riesgo de siniestro, conectando el Registro de Conductores con el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción

El sistema de permiso de conducción por puntos requiere, para su buen funcionamiento, de los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación total o parcial de puntos. Para mejorar esta herramienta se revisarán los contenidos de los cursos, que se adaptarán al perfil del infractor, y se aumentará en ellos el tiempo destinado a la concienciación y sensibilización.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial para la

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

recuperación total o parcial de puntos se han convertido en un pilar básico del sistema de permiso por puntos. En esta Estrategia, el objetivo es mejorar los contenidos en los dos siguientes ámbitos:

- Adaptación del contenido al perfil infractor. Actualmente, el perfil infractor, que determina el tipo de examen que debe superarse para recuperar el permiso, se determina mediante un cuestionario administrado en el centro de sensibilización, sin tener en cuenta el historial real de sanciones de cada persona. Modificando este sistema e introduciendo una identificación del perfil realizada antes del curso, podrían particularizarse mejor los contenidos y se favorecería la agrupación en las mismas sesiones de personas con el mismo perfil.
- Aumento de las horas y contenidos de concienciación y sensibilización, dando más protagonismo a psicólogos, entidades representativas de las víctimas del tráfico, profesionales sanitarios, policías de tráfico, y otras entidades sin ánimo de lucro.

Mejorar la revisión de las condiciones psicofísicas e introducir la intervención sanitaria para el tratamiento de la reincidencia

La revisión del permiso de conducción se debe adaptar a los cambios en la normativa de tráfico y los avances en medicina de tráfico. Además, resulta prioritario evaluar los actuales periodos de vigencia, en función de la prevalencia real de las distintas enfermedades que afectan a la población y de su riesgo. En el caso de la prevención de la conducción tras el consumo de alcohol u otras drogas, se debería complementar la labor de vigilancia y control con la atención sanitaria, cuando sea preciso.

En el ámbito de los centros de reconocimiento médico, se actualizará el protocolo de valoración de conductores, en colaboración con el Ministerio de Sanidad. Este protocolo fue revisado por última vez en 2007. Desde entonces, ha habido cambios en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores —que regula las aptitudes psicofísicas requeridas para prorrogar la vigencia del permiso de conducción— y, sobre todo, se han producido importantes avances que repercuten en la medicina de tráfico. Todo ello requiere una actualización que facilite la labor de los facultativos de los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Se revisará el citado Anexo IV para adaptarlo a los avances médicos y tecnológicos dentro del paraguas normativo de la Directiva 2006/126/CE sobre permisos de conducción.

Se evaluará la prevalencia en la población general de las enfermedades que afectan a la conducción y su riesgo vial, y se analizará la conveniencia de modificar los actuales periodos de vigencia de los permisos de conducir. También se revisará el marco para evaluar las aptitudes psicofísicas de las personas conductoras implicadas en siniestros graves. Para la coordinación

de las actuaciones en esta línea de trabajo se creará un Grupo de Trabajo en el que participarán autoridades sanitarias y la Dirección General de Tráfico, junto a personas expertas si se considera necesario.

Se estudiará la implementación de una intervención dirigida a personas reincidentes por consumo de alcohol y otras drogas, que facilite la revisión por parte de las autoridades sanitarias y, en su caso, la realización de un programa de rehabilitación previo a la recuperación del permiso de conducción. También en este ámbito, se apoyarán las actuaciones impulsadas en el marco de otras estrategias nacionales de salud, como la Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024.

Se intercambiará información con las autoridades sanitarias y laborales competentes sobre las declaraciones de incapacidad permanente de trabajadores y trabajadoras profesionales de la conducción, como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducir vehículos a motor.

Por último, se continuará trabajando con las autoridades sanitarias para facilitar a los profesionales sanitarios en general, y en particular a los de atención primaria, materiales, recursos y formación con los que mejorar el consejo sanitario a pacientes, particularmente en lo referido a los riesgos para la conducción asociados a determinadas enfermedades y al consumo de medicamentos, así como la valoración de los conductores remitidos desde los Centros de Reconocimiento de Conductores o desde las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Potenciar la calidad de los centros colaboradores

La mejora de la calidad de los centros colaboradores de la Dirección General de Tráfico es prioritaria. En este ámbito, la Dirección General de Tráfico ha previsto un sistema de acreditación de organismos de inspección de centros colaboradores.

Es deseable que exista un nivel alto en la calidad de la formación, y para fomentarlo se pretende analizar la viabilidad de un sello de escuelas particulares de conductores. La profesionalización del sector de la formación vial se verá potenciada con la implantación efectiva de un nuevo título de formación profesional, que habilitará para formar en todos los campos de la movilidad, además de labores de asesoramiento en planes de movilidad y seguridad vial laboral.

Se consideran centros colaboradores:

- las escuelas particulares de conductores,
- los centros de impartición de cursos de conducción segura y eficiente,
- los centros de formación de mercancías peligrosas (ADR),

08.1.

Personas formadas y capaces

06

Misión, Visión y Principios de la Estrategia

07

Los objetivos del decenio

08

Las Áreas estratégicas

09

La gobernanza

10

La implementación (el despliegue)

08.1.

Personas formadas y capaces

- los centros de sensibilización y reeducación vial para la recuperación de puntos,
- los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Se impulsarán actuaciones para la mejora de la calidad de su actividad, y se implantará el sistema de certificación de cursos de conducción segura y eficiente.

En el ámbito de la inspección, la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) han creado un sistema de acreditación de organismos de inspección de centros colaboradores de la Dirección General de Tráfico, conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020. Este sistema permitirá la inspección, por parte de organismos acreditados, de escuelas particulares de conductores, centros y cursos de ADR (mercancías peligrosas), cursos para la obtención del permiso de la clase A y cursos de sensibilización y reeducación vial.

Se analizará la viabilidad de un sello de escuelas particulares de conductores, que reconozca el cumplimiento de determinados requisitos relacionados con la calidad de la formación.

La profesionalización del sector de formación vial será potenciada con la implantación efectiva del nuevo título de formación profesional denominado "Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible", regulado por Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo. Es el primer título reglado de profesional de la seguridad vial, y habilitará para formar en todos los campos de la movilidad, tales como: educación vial, formación para obtención de los permisos de conducción, formación en cursos de sensibilización y reeducación vial, y formación en cursos de conducción segura; además de habilitar para labores de asesoramiento en planes de movilidad y seguridad vial laboral.

En el ámbito de los centros de reconocimiento, se colaborará con las autoridades sanitarias y se solicitará la colaboración de los colegios de medicina y psicología para analizar y, en su caso, desarrollar e implantar, un sistema de auditorías de calidad de las revisiones de las personas conductoras.